

[Tange.]

Jeg har tidligere sendt et brev til ministeren, det var i maj 1975, hvor jeg spurgte om forholdene på motorvejen oppe ved Ålborg, og selv om man selvfølgelig må erkende, at motorvejstrækningen ikke har været anlagt i så lang tid, så synes jeg alligevel, svaret tyder på, at der ikke har været større ulykkesfrekvens på den strækning, der er uoplyst, end på den strækning, der er oplyst. Der har oven i købet været flere uheld og sammenstød på den vej, der er oplyst, men som ministeren også anfører, så kan det skyldes, at der er flere til- og frakørsler på denne strækning.

Men jeg vil i hvert fald opfordre ministeren til, at man, inden man opfører belysning på nye motorveje, da meget nøje overvejer situationen, for efter mit bedste skøn er belysning af motorveje overflødig, idet der jo hverken er gående eller cyklende og heller ingen modkørende trafik. Alle de biler, der kører på motorvejen, har deres eget lys, så man kan udmærket se, hvad der kommer på vejen.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Jeg kan oplyse hr. Tange om, at allerede i dag bliver nye motorveje kun forsynet med belysning, hvis de ligger i nærheden af byområder. Vi har for øjeblikket kun belysningsanlæg på motorveje i og omkring København og Ålborg.

Energikrisen gav anledning til, at man tog spørgsmålet om vejbelysningen op. På grundlag af de første undersøgelser, herunder en sikkerhedsmæssig vurdering foretaget af rådet for trafikikkerhedsforskning, turde man ikke foretage en reduktion af belysningsniveauet. Undersøgelserne er fortsat og omfatter udarbejdelse af nye normer for belysningsanlæg, hvor man på den ene side tager hensyn til færdselssikkerheden og på den anden side tager hensyn til økonomi og miljø.

Jeg forventer at have en endelig indstilling til spørgsmålet i løbet af et lille års tid. Jeg tror ikke, at spørgsmålet er så enkelt, som spørgeren giver udtryk for, i bymæssige områder, hvor lyset fra omgivelserne kan forringe synsbetingelserne på motorvejen.

Tange (FP):

Jeg vil gerne takke ministeren for svaret, men jeg vil godt lige oplyse, at der jo ikke alene er gode ting at sige om belysning på hovedveje. I det øjeblik man skal have belysning, så har man jo også disse master, der står som tænderne i en redekam, og kører man galt, eller sker der et sammenstød, så er de altså til stor gene og til stor fare for bilisterne, der rammer disse master.

Endvidere kan jeg oplyse ministeren om, at i de sidste 8 master på denne hovedvejsstrækning oppe ved Ålborg har der ikke været lys i over et halvt år, uden at nogen har bemærket det — det går jeg ud fra, ellers var det nok blevet ordnet. Der har ikke været lys i disse sidste 8 lysmaster i over et halvt år, og jeg synes, det i hvert fald tyder på, at de har været fuldstændig overflødige, når der ikke er nogen, der har opdaget det.

Jeg vil derfor opfordre ministeren til at se meget nøje på sagen, inden man begynder at anbringe lysmaster på fremtidige hovedveje, selv på strækninger, der går uden om byer, for i hvert fald på den strækning oppe ved Ålborg bliver man ikke generet af lys fra de omliggende ejendomme og beboelser.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af Voigt (FP) til ministeren for offentlige arbejder:

„På hvilken måde vil ministeren sørge for, at færdselssikkerheden på vore veje med hensyn til trafikfælder bliver forbedret — herunder specielt oplyse, hvordan ministeren vil tackle problemet vedrørende de 44 sorte pletter, som der ikke er penge til?“
(Spm. nr. 385).

Skriftlig begrundelse.

Trafikkerheden må sættes i spidsen ved fordelingen af skatteyderpenge til vej-anlæg og andre færdselsformål. Der dræbes og lemlæstes mange gange flere i færdslen end for eksempel ved vold og terror.

På kort sigt er vejarbejder og sikring af disse færdselsmæssigt noget af det mest velgennede offentlige beskæftigelsesarbejde. Projekterne ligger i vidt omfang færdigforberedte — også med hensyn til de af vejdi-